ÜBER

ÖSTREICHS SEEKÜSTE

UND

SEE-SCHIFFAHRT.

Nach der Abhandlung über dieſen Gegenſtand,
in der Skizze einer ſtatiſtiſchen Schilderung
des öſtreichiſchen Staats

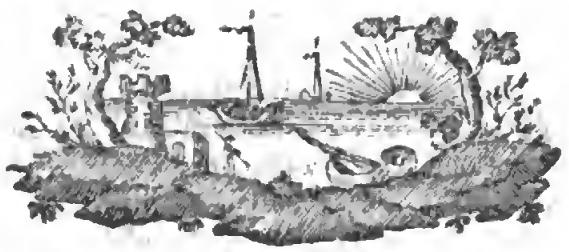
neu bearbeitet

von

JOSEPH FREIHERRN VON LIECHTENSTERN.

BIBLIOTECA NAZIONALE DI NAPOLI

WIEN, 1802.
Auf Koſten des Verfaſſers.



ÜBER

ÖSTREICHS SEEKÜSTE

UND

SEE-SCHIFFAHRT.

Ein Staat, welcher die nothwendigen Materialien zum Schiffbau, und viele Produkte zum Ausfuhrhandel hat, kann auch leicht dieſelben auf eigenen Schiffen verführen. — Dennoch blieb bisher die öſtreichiſche Schiffahrt, ungeachtet der Vortheile die ſie vorzugsweiſe hat, gegen andere Nazionen, welche faſt alle Erforderniſſe zum Schiffbau auswärts muſsten herkommen laſſen, weit zurück. Weil Oeſtreich keine ausgedehnten Seeküſten zu vertheidigen hatte; ſo hielt man es auch nicht geeignet, eine bedeutende See-

macht zu ſeyn; allein die Schiffahrt iſt nicht weniger die Induſtrie zu befördern, als die Sicherheit des Landes zu erhalten beſtimmt. —

Oeſtreich hat dermalen nur an den Küſten des adriatiſchen Meeres eigene Seehäfen, von wo aus es ſeinen Handel treiben kann; darunter ſind *Venedig*, *Chioggia*, der Hafen von *Malamocco*, *Trieſt*, *Porto Quieto*, *Rovigno*, *Pola*, *Fiume*, *Bukari*, *Carlopago*, *Zeng*, *Zara*, *Sebenico*, *Spalatro*, und *Cattaro* in Albanien die beträchtlichſten und merkwürdigſten.

Das *adriatiſche Meer*, an welchem dieſe Häfen gelegen ſind, iſt bekanntlich ein Theil oder ein Buſen des *Mittelländiſchen*, der ſich von ſeiner Mündung an zwiſchen den italieniſchen, dalmatiſchen und albaniſchen Küſten, über 121 Meilen in ſeiner gröſsten Länge erſtreckt, und im Mittel eine Breite von beinahe 20 Meilen hat. Dieſer Meerbuſen hieſs vor Alters: *Mare ſuperum*, in Beziehung auf das Thyrrenäiſche Meer, welches die Alten: *Mare inferum* nannten. Jene Benennung, obſchon ſie in einer ganz anderen Bedeutung gegeben wurde; hat doch auch in der Zunahme, und den beſtändigen Eroberungen, welche es an ſeinen öſtlichen Küſten macht, ihren Grund. Gegenſtände ſtehen nun an der See, oder ſind gar von derſelben bedeckt, die ehmals davon entfernt waren, und im Trocknen ſtanden. Das Flüſschen *Reka* bei Fiume hat nun an ſeiner Mündung viel tieferes Waſſer, als es ehmals hatte; eben ſo trifft man an der ganzen dalmatiſchen Küſte, Ruinen alter Gebäude, und viele andere Gegenſtände an, welche es auſſer Zweifel ſetzen: daſs das Meer hier beſtändig zunimmt,

und ſich immer weiter in das Land hineindrängt. Auch in *Zara* beweiſet dieſes das ehmalige Pflaſter des Platzes, das jetzt weit unter der mittleren Waſſerhöhe ſteht; und eben ſo haben dieſes die Ueberreſte jener Gebäude gezeigt, welche man bei der Reinigung eines Theils des Hafens allda entdeckte. Allein, ſo wie dieſes Meer an ſeinen öſtlichen hohen und felſigten Küſten beſtändig zunimmt, ſo nimmt es an der nordweſtlichen niederen Küſte ab; die erſte Urſache davon ſind die vielen Flüſſe, welche aus den höheren Gegenden Tyrols, Kärntens, und Friauls kommen, und bey ihren öftern Anſchwellungen eine Menge erdigte Theile mit ſich führen, und in dem Meerbuſen, in welchen ſie ſich ergieſſen, in einer kleinen Strecke von kaum 27 geographiſchen Meilen abſetzen. Eine zweite Urſache ſind aber auch die Meeresſtürme, bei welchen, wenn ihre Richtung von Südoſt gegen N. O. oder auch von O. gegen W. zu iſt, vieles Erdreich angeſchwemmt wird, welches weder die entgegengeſetzten ſchwächern Landwinde, noch die obengenannten Flüſſe hinwegführen können. Auf dieſe Weiſe entſtanden die Inſeln, Sandbänke, und Untiefen zunächſt der nordweſtlichen Küſte Italiens, von den Ausflüſſen der Piave bis an jene der Etſch, die durch kleinere und gröſſere und mehr oder minder tiefe, theils durch menſchliche Kunſt gebildete Kanäle von einander getrennt ſind, und die *Lagunen* genannt werden.

Inner den Raum, den dieſe Inſeln und Untiefen einnehmen, verſpührt man wenig von den Wirkungen der Stürme, aber das Fallen und Steigen des Meeres bei der Ebbe und Fluth, iſt

doch auch hier bemerklich genug, da in beiden Fällen durch die Oefnungen, welche ſich in dem ſchmalen Inſeldamm befinden, der die Lagunen von dem Meere ſcheidet, das Waſſer desſelben einen freyen Durchgang hat, und bei jeder Veränderung den beiderſeitigen Waſſerſtand in ein gleiches Verhältniſs ſetzt.

Der ganze Unterſchied der Meereshöhe bei der Ebbe und Fluth beträgt doch kaum, wenn er zur Zeit der Neu- und Vollmonde der Tag- und Nachtgleichen am gröſsten iſt; 8 bis 9 Wiener-Zoll; aber die Fluth erhebt ſich auch über 4 bis 5 Schuh, wenn anhaltende ſtarke Windſtöſſe aus Südoſten kommen.

Das Waſſer des adriatiſchen Meeres enthält mehr Salz als jenes in dem Weltmeere; denn hier giebt ein Pfund Waſſer faſt 3 Loth Seeſalz; dahingegen der Gehalt hieran in dem atlantiſchen Weltmeer kaum 1 ½ bis 2 Loth nach Verſchiedenheit der Gegenden iſt.

Es iſt gewiſs: daſs durch die Vereinigung der Venezianiſchen Provinzen, die öſtreichiſche Schiffahrt eine beträchtliche Vergröſſerung erhalten; aber auch ſchon vor dieſem Zeitpunkte, hat Oeſtreich, und zwar ſeit den letzten Regierungs-Jahren der Kaiſerin Thereſia, ununterbrochen ſeinen Seehandel erweitert. Ohne vielen Geräuſch entſtand in Kurzem eine bewaffnete Handlungsflotille, die ſich immer vermehrte, und durch welche nicht bloſs ein ziemlich bedeutender Handel nach allen Erdtheilen getrieben worden, ſondern auch eigene Niederlagen, und Ruheplätze allda errichtet wurden.

Zu dieſem Behufe, um nemlich den Handel

ſeiner Erbſtaaten mit andern Ländern zu befördern, erklärte bereits Kaiſer Karl VI. im Jahre 1719 die Häfen von *Trieſt* und *Fiume* für *Porti franchi* oder Freyhäfen, und errichtete im Jahre 1725 hier eine eigene orientaliſche Geſellſchaft zur Emporbringung des Levantiſchen Kommerzes; welche aber wegen des Türkenkrieges bald wieder eingieng. Erſt unter Thereſiens thatenreicher Regierung, ſchienen die Unternehmungen zu Emporbringung des öſtreichiſchen Seehandels beſſer zu gelingen. *Trieſt*, welches im öſtreichiſchen Iſtrien, an dem gleichnamigen Meerbuſen unterm 45° 38′ 9″ nördl. Breite, und dem 31° 23′ 45″ öſtl. Länge von Ferro gelegen iſt, erhob ſich zu einem anſehnlichen Handelsplatze, nachdem die Salinen nächſt der alten Stadt ausgetrocknet, und an ihrer Stelle die neue Thereſienſtadt erbauet wurde; auch wurde hier zur Sicherheit der Schiffe ein koſtbarer Molo, und ein neuer Kanal, ſpäter aber zwei Lazarethe hergeſtellt, nemlich ein *Lazareto netto* für Schiffe aus, in Rückſicht ihres Geſundheits-Zuſtandes zweifelhaften Gegenden, und das 1769 vollendete *Lazareto sporco* für Schiffe aus ungeſunden Orten. Ferner wurden allda eine Börſe, zwey Aſſekuranz-Kompagnien, und eine eigene Seeſchule zur Bildung der Jugend zur Schiffahrt, ſo wie vier eigene Schiffswerſte errichtet, und durch eine mit vielen Koſten über den Karſt hergeſtellte und unterhaltene Straſſe, eine ungemein nützliche Erleichterung des Landtransports von und zu dieſem Seehafen bewirkt.

Anfangs (1752) wurde auch zu *Trieſt* eine Hauptkommerzial-Intendenz für das ganze öſt-

reichiſche Littorale angeſtellt; nachdem aber die Städte *Fiume*, *Zeng*, und *Carlopago* wieder mit Ungarn vereiniget wurden, und ein eigenes Gouvernement erhielten, ſo erſtreckt ſich der Wirkungskreis des Trieſter-Gouvernements nur mehr über dieſe Stadt mit ihrem Bezirke, auſſerdem aber unterſtehen ihm auch die k. k. Konſuln oder Handelsagenten, welche der Staat zur Beſchützung und Beförderung des öſtreichiſchen Seehandels, in den meiſten Seehäfen des mittelländiſchen und Weltmeers unterhält; ſo wie wieder in Trieſt und den vorzüglichſten übrigen öſtreichiſchen Seehäfen, als in *Venedig*, *Fiume* &c. die vornehmſten handelnden Mächte ihre eigenen Konſuls haben. Dergleichen halten ſich in Trieſt auf: von Dänemark, Engelland, Genua, Holland, Malta, Neapel, Pfalz, Portugall, Preuſſen, Raguſa, Rom, Ruſsland, Sardinien, Schweden, Spanien, Toskana, und vermuthlich nun nach geſchloſſenen Frieden auch bald von Frankreich und Cisalpinien. Dagegen befinden ſich nach dem k. k. Hof- und Staatsſchematismus, öſtreichiſche Konſuln: zu Acri in Aſien, Agosta in Sicilien, Aigles in Frankreich, Algari in Sardinien, Allgier, Alleppo in Syrien, Alexandria in Egypten, Altona an der Elbe, Amſterdam, Ankona im Kirchenſtaat, Barzellona in Spanien, Barletta in Sizilien; Bajonne in Frankreich, in Bengalen, zu Bourdeaux, Bremen in Sachſen, Cadix, Cagliari, Calais, Canton in China, Cartagena in Spanien, Cerigo, Cette, Cherson in Taurien, auf der Inſel Cipern, zu Corunna, und Denia in Spanien, Dünkirchen in Frankreich, Durrazzo in Albanien, Fano im Kirchen-

ſtaat, Faro in Portugall, Funchall auf der Inſel Madera, Gallipolis in Neapel, Genua, Gibraltar, Hamburg, Havre de Grace in Frankreich, Helſingör in Schweden, Jaffa in der Levante, Isle de France im indiſchen Meer, Koppenhagen, Lepanto in der Levante, Liſabon, Livorno, London, Lübek an der Oſtſee, Macerata in Spanien, Manfredonia im Neapolitan., Marseille, Mataro in Spanien, Meſsina, Morlaix und Nantes in Frankreich, Naxos im Archipelag, Neapel, Nizza in Frankreich, Palermo, Palma auf der Inſel Majorca, Patraſso in Morea, Pesaro im Kirchenſtaat, Petersburg, Port Mahon auf Minorka, Porto Ferrajo auf der Inſel Elba, Porto in Portugal, Quancheu in China, Rodis im Archipel., Riga in Ruſsland, Rouen in Frankreich, Salonicho in der Türkey, Saſſari in Sardinien, Scio im Archip., Seres in der Türkey, Setuval in Portugal, Sinigaglia im Kirchenſtaat, Smirna in der Levante, Spalatro in Dalmazien, Stanchio im Archipel, Toulon in Frankreich, Tripolis, Tunis, Valenza in Spanien, dann auf Zante und Zea im Archip.

So wie jene Anſtalten zeigen, daſs man in Trieſt alles antrifft, was zu einer Handelsſtadt an dieſem Meere gehört, ſo erhält durch dieſe, der öſtreichiſche Seehandel in fremden Ländern, keine geringe Beförderung. Dennoch iſt der Handel von Trieſt bei weiten nicht ſo wichtig, als er es ſeyn könnte; einen Beweis hievon geben die geringen Wechſelgeſchäfte dieſes Platzes, ſo wie die hier üblichen ſo hohen Geldzinſen; einen ferneren: daſs die Monarchie nur mit einem kleinen Theil fremder Befriedigungs-Mittel für die

Bedürfnisse ihrer Einwohner von hier aus versehen wird; und solche in weit gröſserer Menge von Hamburg und andern Wegen bezieht; und selbst von ihrem reichlichen Ueberflusse auch nur wenig durch Triest ausführt. Sollte nicht hievon die Kostbarkeit und Beschwerlichkeit des weiten Landtransports, der gänzliche Mangel schiffbarer Wasserstrassen, die diesen Platz mit dem Mittelpunkte der Monarchie und vorzüglich mit dem Produktenreichen Ungarn, in eine leichtere Verbindung zu setzen allein im Stande wäre, die vorzüglichste Schuld seyn? warum kann sonst der Hamburger-Kaufmann, der sie selbst nicht immer aus der ersten Hand bezieht, nicht nur Prag, sondern auch Wien und noch südlichere Städte von Oestreich wohlfeiler mit den benöthigten Waaren des Auslandes versehen, als dieses auf den in Ansehung vieler Artikeln weit kürzeren Weg über Triest geschehen kann? — Aber man muſs nach diesen auch nicht glauben, daſs der Handel dieses Platzes, mit den Hilfsmitteln die ihn begünstigen, in gar keinem Verhältnisse stehe; dann Triester-Kaufleute schätzen bereits die Anzahl der jährl. in diesem Hafen ankommenden Schiffe, freilich mit Einschluſs der kleinsten Fahrzeuge, die nur von benachbarten Orten kommen, zwischen 5 bis 6000, und den Werth aller hier ein- und ausgehenden Waaren auf 14 bis 15 Millionen. Nach öffentlichen Nachrichten liefen 1780 im *Triester* Hafen 817, im Jahr 1792 aber 3298 Fahrzeuge von verschiedener Gröſse ein; deren Ladung immer wochentlich durch eine gedruckte Anzeige (*Portata de Bastimenti arrivati nel Porto-Franco di Trieste l'anno .... Trieste*

dalla Caes. Reg. Stamperia dell' Eccelso Governo) bekannt gemacht wird.

Man rechnet im Durchſchnitt, daſs der Werth der zur See eingeführten Waaren, um ⅓ mehr beträgt, als jener der Ausfuhr; obſchon nebſt den hieſigen Natur- und Kunſt-Produkten, als: Oel, Salz, Vitriol, verſchiedene Baumfrüchte, raffinirter Zucker und Sirup, allerley Seefiſche und Auſtern, Roſoglio, und abgezogene Wäſſer, Potaſche, Majolika, Seifen und die Erzeugniſſen der hieſigen Seiden- Baumwollen- Samet- Zwirn- Bleiweis- Grünſpan- Weinſtein- Leder- und Talglichter-Manufakturen, Wachsbleichen, und Färbereien; auch noch die übrigen Erbſtaaten, als Böhmen, Mähren, Nieder- und Inneröſtreich einen groſſen Theil ihrer entbehrlichen Produkte über Trieſt in das Ausland verſenden. So kommen hier zu Lande an, um über See weiter verführt zu werden: böhmiſche Leinen- und Glaswaaren, und böhmiſch- und Mähriſche Tücher, eine Menge Tobak, und etwas Pökelfleiſch aus Ungarn; auſſerdem verſchiedene Bergwerks-Produkte, allerlei Eiſen- und Nürnberger-Waaren, Idrianer-Queckſilber, Leinſaamen, bisweilen Getreide und Mehl, dann Wollenzeuge, Talg, Leder, Wachswaaren, Papier, Hüte, und mehr andere Erzeugniſſe der Erblande. Dagegen werden aber wieder hier eine groſſe Menge Oel nicht nur zum Konſumo des gröſſentheils der Monarchie ſelbſt, ſondern auch für einen Theil von Deutſchland, ferner viele geſponnene und rohe Baumwolle, Thee, Kaffe, Zucker, Vanille, Kakao, allerlei Spezerei- und Apothecker-Waaren, verſchiedene Farbſtoffe als

Krapp, Indigo, Grüufpan, Rothholz &c. dann ſpaniſche Wolle, Ziegen- und Kamelhaare, Thauwerk, Schifpech, Korkholz, Seide, und Seidenwaaren, Kreide, Salmiak, Borax, römiſcher Alaun, Vitriol, calcinirte Potaſche, engliſch Zinn, oſtindiſche Zeuge, ſpaniſche Röhre, u. m. dergl. eingeführt.

Ein anſehnlicher Theil der hier eingehenden Waaren, geht blos durch die öſtreichiſche Lande *Tranſito* in das deutſche Reich, und überhaupt veranlaſſet die lebhafteſten Geſchäfte dieſes Platzes der Niederlags- und Spedizions-Handel, der hier vorzüglich zwiſchen Deutſchland und der Levante betrieben wird; und in dem Maaſse noch ohne Vergleich wichtiger werden dürfte, nachdem der fernere Waarentransport eine Erleichterung erhalten ſollte.

In *Trieſt* ſelbſt können mit Ausnahme einiger Artikeln, welche die Verordnung vom 11ten November 1770 benennet; als: Salz, Tabak, Salpeter, Schieſspulver, Queckſilber, Kupfer, Eiſen, Stahl, Spiegel und Spiegelgläſer, und einige wenige andere, alle andern Waaren zollfrei eingeführt werden; ſobald ſie aber über die Gränze des Trieſter-Gebiets Landeinwärts gebracht werden wollen, unterliegen ſie den vorgeſchriebenen Abgaben, wovon ſelbſt die eigenen Erzeugniſſe dieſes kleinen ſich kaum über 3 □ Meilen ausdehnenden Gebiets nicht befreiet ſind.

Wenn man zu den nothwendigen Eigenſchaften eines guten Seehafens die Möglichkeit des leichten und ſichern Aus- und Einlaufens der Schiffe, Geräumigkeit, und genugſame Tiefe zählet, ſo muſs man den Hafen von Trieſt nothwendig

unter die beſten Seehäfen rechnen; da die Schiffe zu beinahe allen Stunden, und mit dreien Vierteln der Winde die man gewöhnlich zählt, ſowohl aus als einlaufen können; ohne durch Sandbänke, Felſen oder Untieffen hierin im geringſten gehindert zu ſeyn, oder eines Cootſen dazu nöthig zu haben. Es iſt ein eben ſo angenehmes als ſonſt ſeltnes Schauſpiel, welches man in Trieſt faſt täglich bemerken kann: daſs nemlich verſchiedene Schiffe mit eben demſelben Wind zugleich ein- und auslaufen. Bei allen dieſen Vortheilen aber, fehlt es doch übrigens hier den Schiffen oft an hinlänglicher Sicherheit gegen Wind und Wellen; dann in Anſehung des erſtern iſt der Hafen nur gegen den Oſt geſchützt, allen übrigen Winden aber mehr und minder offen; groſſentheils helfen nun freilich das Beken des neuen Lazareths, und die beiden Kanälle, welche ſich in die Stadt hinein erſtrecken, und in denen eine Menge Schiffe ſicheren Platz haben, ab; dennoch aber trift es ſich bisweilen: daſs nicht alle Schiffe in jenen oder dieſen mehr aufgenommen werden können, und dann ſind ſie allerdings groſſer Gefahr bei einem entſtehenden Sturm, beſonders wann er aus Oſt Nordoſten (*Bora*) kömmt, ausgeſetzt, indem Wind und Wellen ſie mit ſolcher Gewalt an die Dämme und Mauern treiben, wo ſie gemeiniglich befeſtiget ſind, daſs ſie bald daran zertrümert werden.

Ohne Vergleich wichtiger als der Handel des erſterwähnten Orts, iſt jener von *Venedig*, obſchon er längſt von jener Wichtigkeit herabgeſunken, die er noch im ſechzehnten Jahrhundert hatte. — Dieſe auf vielen kleineren und gröſſeren

Inſeln (an der Zahl 60, ohne die ſogenannte *Barene* dazu zu zählen) erbaute Stadt, welche in dem gleichnahmigen Meerbuſen mitten in moraſtigen Gewäſſern nach den neueſten und genaueſten aſtronomiſchen Beſtimmungen unter dem 45° 25′ 35″ nördlicher Breite, und dem 30° 0′ 45″ öſtlicher Länge von Ferro gelegen, iſt ſchon ſeit mehreren Jahrhunderten, ein beträchtlicher Handelsplatz, und war vor entdeckten Weg um das Vorgebirg der guten Hofnung der Stappel der oſtindiſchen Waaren. Die Summe ihres Handels belief ſich über 40,000,000 fl. und ſie hatte über 3300 Schiffe, und 40,000 Matroſen zu ihrem weitläufigen Seehandel. Heut zu Tage treibt ſie noch einen ſehr nützlichen *Propre* und *Tranſito* und einen vorzüglich wichtigen *Wechſelhandel*; in welcher Hinſicht dieſer Platz mit den gröſten europäiſchen Handels- und Wechſelplätzen in Verbindung ſteht. Venedig hat vortrefliche Leder - Tuch - Seide - Goldſtof, Glas, Wachs, und Seidenblumen - Perlen - Stahl und Stahlwaaren, Glas - Spiegel - Papier - Seifen - Borax - Theriak - und viele andere Manufakturen und Fabriken, womit dieſer Ort einen ſtarken Verkehr treibt; dennoch iſt ſein Tranſitohandel beträchtlicher, wodurch es ſowohl mit der Levante als mit Teutſchland wichtige Geſchäfte unterhält, wenn ſie ſchon mit dem ehmaligen Handels - Zuſtand dieſes Platzes nicht mehr zu vergleichen kommen. Venedig hatte die erſte Girobank, welche das Muſter aller nachher in Europa errichteten Banken wurde; und eine wichtige Aſſekuranzkammer. Wenn ſchon gegenwärtig bloſs die Gebäude und Beken des berühmten Arſenals von Venedig noch

übrig ſind, ſo kann es doch nicht übergangen werden, dann wie lange dürfte es anſtehen: daſs dieſes wichtige Denkmal des Alterthums und der einſtmaligen Gröſſe der venezianiſchen Marine, in ſeinen vorigen Stand hergeſtellt ſeyn wird. Dieſes berühmte Gebäude befindet ſich auf dem ſüdöſtlichen Theil der Inſel *Rialto*, und nimmt im Ganzen einen Raum von 111556 Franz. Quadrat-Klafter ein, der mit hohen Mauern und Thürmen umgeben iſt. Inner demſelben ſind 3 Waſſerbehälter, wovon der gröſte und neueſte bei 161 Klafter in der Länge, und 49 Klafter in der Breite hat. An jedem derſelben ſind mehrere bedeckte Schoppen errichtet, in welchen die Schiffe theils ausgebeſſert, theils neugebaut wurden. Es ſind nur zwei Eingänge in das Arſenal, einer zu Land auf der Seite des *Campo dell Arsenale*, und der zweite von der Waſſerſeite, der eine Weite von 7 bis 8 Klafter hat, wo ſich auf beiden Seiten viereckigte Thürme befinden. Einen ſo anſehnlichen Umfang dieſes Gebäude auch hat; ſo iſt es doch für einen Staat, der eine etwas beträchtlichere Marine unterhält, zu klein, wie ſolches auch den Venezianern es war.

Unweit Venedig auf einer ſchmalen einige italieniſche Meilen langen Küſte, befindet ſich der ehmalige Kriegshafen dieſes Staats *Malamocco*. Die gleichnahmige Stadt beſteht doch nur aus zerſtreuten ſchlecht gebauten Häuſern, die ſammt dem Hafen von einem nicht beſſer beſchaffenen Fort vertheidiget werden ſollen. Um von Venedig hieher zu kommen, müſſen die Schiffe in einem vielfältig gekrümten Kanal durch Ruderböte gezogen werden, dieſes dauert oft 15 bis 20 Ta-

ge, binnen welcher Zeit die Schiffe bisweilen wiederholt in dem dicken Schlam des Bodens, wegen geringer Tieffe des Kanals ſtecken bleiben, ohne doch Schaden zu leiden. Die Schiffer von Malamocco, welche ſolchergeſtalt die Schiffe remuſchiren, wurden ehemals zu dieſem Geſchäfte eigends verpflichtet.

In einer für die Schiffarth überaus bequemen Lage gleichfalls noch in den Lagunen nahe bei Venedig, nemlich nur 4 Stunden davon entfernet, ſteht die Stadt *Chioggia* mit einem ſichern Hafen, der ein Fort von 6 Baſtionen vertheidiget. Dieſer Ort treibt einen guten Handel, und iſt nach Venedig die vorzüglichſte Stadt in dem ehmals ſogenannten *Dogado*; wo auch viel Seeſalz erzeugt und ein Theil von Venedig damit verſehen wird.

In derſelben Gegend, wo ſich die Mündungen der Brenta, des Bachiglione und anderer kleinerer Flüſſe, die aus dem Paduaniſchen und Vincentiniſchen kommen, befinden; iſt noch der Hafen des alten *Brondolo* zu bemerken. Er wäre zwar für eine groſſe Anzahl Schiffe geräumig, aber für gröſſere Fahrzeuge iſt er nicht tief genug.

Unter den älteſten öſtreichiſchen Seehäfen am adriatiſchen Meere erhebt ſich ſeit mehreren Jahren beſonders *Fiume*, welcher Ort an einem Buſen dieſes Meeres, der *Golfo di Quarnero* genannt, nach den neueſten Beſtimmungen des Adjuncten *Bogdanich* unter dem 45° 20′ 12″ nördlicher Breite, und dem 32° 51′ 30″ öſtlicher Länge von Ferro gelegen iſt. Fiume hat zwar keinen Hafen, aber kleinere Schiffe können ſich

in dem Fluſse *Fiumara* oder *Reka*, oder eigentlicher *Rechina* genannt, begeben; und gröſſere haben auf der Rhede einen vollkommen ſichern Aufenthaltsort. Es gehen auch wirklich jährlich über 900, wie die Fiumaner-Kaufleute aber angeben, bei 2000 Schiffe von hier ab. Fiume iſt zu gleicher Zeit mit Trieſt als ein Freihafen erkläret worden; die wenigen hieſigen Kaufleute konnten aber bisher weder von den damit verbundenen Begünſtigungen, noch von der vortheilhaften Lage dieſes Platzes einen angemeſſenen Gebrauch machen; und werden es wahrſcheinlich noch ſo lange nicht im Stande ſeyn, bis eine leichtere Verbindung mit dem Innern der Monarchie und vorzüglich mit dem Produktenreichen Ungarn; durch die im Werk begriffene Schifbarmachung der Kulpa bewirkt ſein wird. Dann die ſogenannte Karolinerſtraſſe zwiſchen Fiume und Karlſtadt, durch welche bisher jene Gemeinſchaft unterhalten wird, iſt in der rauheren Jahreszeit oft für Wägen ganz unwandelbar, und ſelbſt bei ſchönſter Witterung nur mit vielen Ungemach, langſam darauf fortzukommen. Fiume kann für die Monarchie ein wichtigerer Platz werden, als irgend ein anderer an den Küſten dieſes Meeres; dann nur hieher können nach ſchifbar gemachten Kulpafluſs, die Produkte und Waaren aus dem gröſten Theil der Monarchie, vorzüglich aus den ungariſchen Provinzen mit der gröſten Leichtigkeit gebracht, und auf eben den Weg, ein gegenſeitiger Handel mit allen ausländiſchen Befriedigungs-Mitteln für die Bedürfniſſe der Einwohner dieſer Länder getrieben werden. Ohne der Eröfnung dieſes einzigen Weges iſt es hingegen nicht

ſchwer zu erweiſen, daſs alle Verſuche dem ungariſchen Ausfuhrhandel aufzuhe fen, und dadurch die Induſtrie aller Art mehr zu beleben, wirklich nur Verſuche bleiben werden; weil die Schwierigkeiten, die ſich ſonſt jenem entgegenſtellen, von der Art ſind, daſs ſie weder auf eine andere Weiſe können gehoben werden, noch daſs ihnen auch für beſtändig, ſicher und mit geringeren Koſten ausgewichen werden kann. Der ſtärkſte Handel den die Fiumaner-Kaufleute noch dermalen treiben, geſchieht mit dem Oel, das aus Neapel und dem Kirchenſtaate hieher gebracht wird; zur Rückladung nehmen ſie vorzüglich Holz, Eiſen, Tabak, und etwas weniges Getraid, ſo wie einige andere in Fiume ſelbſt erzeugte Kunſtprodukte mit.

Weiter gegen Süd-Südoſten gränzet an das Gebiet von Fiume, jenes von *Bukari*, mit der gleichnahmigen Stadt und Hafen. Di ſe Herrſchaft begreift nebſt jenem Orte, die ehmals ſogenannte Grafſchaft *Modrus* und den Hafen von *Porto-Re*, der vormals zu dem Arſenal des Staats beſtimmt, und zur Aufnahme deſſen eigener Marine vorbehalten war.

Bukari iſt ein kleiner Ort, in deſſen Hafen dermalen kaum 2 bis 300 Schiffe jährlich einlaufen. Die Handelsgegenſtände dieſes Platzes ſind übrigens die nemlichen, wie bei Fiume. Im Bezirk der Herrſchaft ſelbſt, ſind anſehnliche Waldungen, welche im Allgemeinen die Hauptgegenſtände des hieſigen Ausfuhrhandels liefern; eben ſolche verſchaffen auch zum Theil das erſte Materiale zu dem hieſigen Schifbau.

In *Porto-Re*, welches blos aus zwei Schlöſ-

fern beſteht, und wegen Mangel an Quellwaſſer auch nicht leicht ſtärker angebaut werden kann, iſt gar kein Handel, ſondern die öſtreichiſchen Schiffe pflegeu in dem bequemen Hafen dieſes Orts blos zu überwintern. Kaiſer Karl VI. lieſs hier zuerſt 1733 ein Marine Arſenal und einen Schifbauplatz anlegen; mit dem Verluſt von Neapel hörte dieſer Bau aber bald wieder auf; wurde jedoch 1766 wieder fortgeſetzt, und damals wirklich hier, die erſten zwei Fregaten erbaut. Bei dieſer Gelegenheit kam vorzüglich die Frage zur Sprache, ob nicht vielmehr *Trieſt* als *Porto-Re* ein vorzüglicherer Platz zu Anlegung eines Marine Arſenals wäre, und beſſere Gelegenheit hiezu anbieten würde? So wie nun die häufigen Waldungen um den letztern Platz; ſo wie die Sicherheit und übrige natürliche Beſchaffenheit ſeines Hafens, demſelben einen Vorzug vor Trieſt zu geben ſchienen; ſo waren doch die anſehnlichere Bevölkerung, das damit verbundene Daſeyn aller zum Schifbau nöthiger Arbeiter und Manufakturiſten, ſo wie die Entlegenheit von Porto-Re und die Schwierigkeiten, die ſich beträchtlicheren Anſiedlungen dort entgegenſtellten, damals überwiegende Gründe den Platz von Trieſt den Vorzug wirklich einzuräumen.

Porto-Re und *Bukari* ſtehen gegenwärtig mit *Fiume* in Verbindung; und allen dreien Seeplätzen mit ihrem Gebiete iſt ein eigenes Gouvernement, welches in Fiume ſeinen Sitz hat, vorgeſetzt. Fiume und Bukari insbeſondere aber haben jeder Platz ſeinen eigenen Magiſtrat, Hafenkapitain und Sanitätsamt.

Südlicher an der nehmlichen Küſte iſt auf

der Landſeite ganz vom Karlſtädter Generalate eingeſchloſſen, die königlich ungariſche Freyſtadt *Zeng* gelegen. Sie ſtehet mit der Militär Gränze dermalen in einiger Verbindung, und zugleich unter der Aufſicht der ungariſchen Hofſtelle in Wien, hat aber dabei ganz eigene 1754 erneuerte Statute, nach denen ihre Verfaſſung regulirt iſt. Zeng treibt einen nicht unbedeutenden Handel mit Getreid, Tabak, Vieh, Wachs und Holz; dennoch hat es keinen eigentlichen Hafen, ſondern bloſs einen hölzernen Damm von einer Länge von ungefähr 70 Klafter, der um die Schiffe gegen den Wind zu ſchützen errichtet iſt. Es iſt auch hier ein Schifbauplatz, und die Einwohner zählten 1799 acht Handelsſchiffe zu ihrem Eigenthum. Von hier liefs Kaiſer Joſeph II. mit groſſen Koſten eine eigene und ſo gut es das äuſſerſt unebene Lokale erlaubte, auch ziemlich bequeme Kommerzialſtraſſe bis nach Karlſtadt führen; welche nach ihm die Joſephinerſtraſſe genannt wird.

Bei 10 Meilen weiter gegen Süden, nahe an der dalmatiſchen Gränze im Karlsſtädter Generalate iſt *Carlopago* gelegen, und noch unter den ältern öſtreichiſchen Seeplätzen an dieſem Meere zu bemerken. Hier iſt ein guter Hafen und ein Schifbauplatz, aber der Handel dieſes Orts iſt wenig beträchtlich, und beſchäftiget kaum über hundert kleine Schiffe, von denen 1799 nur ein einziges hieſigen Einwohnern angehörte. Der ſtärkſte Ausfuhrhandel wird mit Holz von hieraus getrieben, welches aus den Militärwaldungen, die ſich von der Nähe von Karlopago, weit über Zeng gegen Norden zu erſtrecken, ſowohl hieher, als nach letztgenannten Platz hiezu gebracht wird.

Durch die Beſitznahme eines beträchtlichen Theils des vormaligen venezianiſchen Staats im Jahr 1797, erhielt Oeſtreich auch mehrere wichtige Häfen und Handelsplätze am adriatiſchen Meere; wodurch ſich der Seehandel dieſer Monarchie nicht blos merklich zu erweitern Gelegenheit bekam; ſondern wodurch auch ſelbſt die ältern Häfen vorzüglich am Golfo von Quarnero mehr Sicherheit erhielten. Dieſes iſt beſonders von Porto-Re, und ſelbſt von Zeng und Karlopago zu verſtehen, welche durch die vorliegenden venetianiſchen Inſeln (in deren Buchten ſich leicht feindliche Schiffe aufhalten und verbergen, und von da ſie aus in wenigen Stunden gedachte Häfen erreichen konnten) zu Kriegszeiten in beſtändiger Gefahr waren, überfallen zu werden.

Nur $2\frac{1}{2}$ Meilen von Trieſt ſüdlich gelegen, befindet ſich die Hauptſtadt des vormaligen venezianiſchen Iſtriens, *Capo d' Istria* genannt, auf einem ganz vom Meer umgebenen Felſen, der nur durch eine lange ſteinerne Brücke mit dem feſten Lande zuſammenhängt. Die Einwohner dieſes Orts treiben einen ziemlichen Handel, beſonders mit Wein und Seeſalz; welches letztere Produkt, das ſowohl in den ergiebigen Salinen dieſes Platzes ſelbſt, als in jenen an der gegen Norden und Süden weiter fortlaufenden Küſte von *Muja* an, bis in der Nähe von *Corsia* erzeugt wird; unter der Ven. Regierung auch blos von den 3 Orten Capo d'Istria, Muja, und Pirano aus zur See verführt werden durfte.

Merkwürdiger als Capo d'Istria und die noch kleineren neben dieſen Ort genannten Seeplätze wäre für den Handel dieſes Landes der

Ausfluſs des *Quieto*, wo ſich einer der gröſten, ſicherſten und bequemſten Häfen befindet; dennoch iſt an ſeinem Eingange auf einer Erdzunge nur der von Fiſchern bewohnte kleine Ort *Citta nuova* angebaut.

In einer geringen Entfernung von dieſen iſt der Hafen des wohlgebauten Städtchens *Parenzo* und noch ſüdlicher die zwei vortreflichen Häfen von *Rovigno*. Die Einwohner dieſes Orts benützen auch die Vortheile ihrer Lage ſehr gut, indem ſie nicht nur jährlich eine groſſe Anzahl kleinerer Fahrzeuge Trabaccoli genannt, ſowohl zu ihrem eigenen Handel als für Fremde erbauen, als auch ſich mit groſſer Thätigkeit auf die Fiſcherey und die Schiffahrt verlegen. Dieſer Ort iſt dadurch der gröſte, bevölkertſte und reichſte in ganz Iſtrien geworden.

Der letzte Seeplatz dieſes Landes der eine beſondere Bemerkung verdient, iſt *Pola*, in einer höchſt angenehmen Gegend, an einem ſchönen Meerbuſen, in welchem eine groſſe Anzahl Schiffe geräumigen und ſichern Platz fänden, wenn nur der Eingang für gröſſere Fahrzeuge nicht zu eng wäre.

Die *Inſeln im Quarnero* haben mehrere gute Häfen und Ankerplätze, aber die Armuth ihrer Einwohner, und die wenigen Produkte die ſie erzeugen und bedürfen, können noch bis jetzt keinen beträchtlichen Seehandel allhier veranlaſſen; und werden in der Nähe der beſten Häfen auf dem feſten Lande, auch ſchwerlich jemals dazu gelangen. Etwas Oliven, Wein, Mandeln, Pomeranzen, Feigen, Aloe, dann Schaafe, Wolle, und etwas Wollenzeuge und Fiſche, ſind die

Digitized by Google

Produkte, welche von hier ausgeführt werden, und kaum auf allen Inſeln hinreichen, um den Abgang des nöthigen Getraids und gröſſeren Schlachtviehes zu erſetzen; daher hat die Bevölkerung auch auf einigen dieſer Inſeln gegen vorige Zeiten ſehr abgenommen.

Eben dieſes iſt gleichfalls in Anſehung Ober-Dalmaziens der nemliche Fall, dann die Häfen von *Zara* und *Sebenico* würden ohne Handel, und unbenützt ſeyn, wenn ſie nicht Bosnien im Rücken hätten, welches ſein überflüſſiges Hornvieh durch dieſe Häfen nach den Iſtriſchen und Dalmatiſchen Inſeln, und nach Venedig ausführte. Die Bevölkerung iſt hier allenthalben gering, der Feldbau ſchlecht beſtellt, und der Mangel an Gewerben und Gewerbsanſtalten, machen es dieſem Lande unmöglich mit eigenen Produkten einen nützlichen und bedeutenden Handel zu treiben. Allein ſüdlicher von *Spalatro*, und auch wohl ſchon von *Trau* an, verändern ſich dieſe Verhältniſſe ſehr zum Vortheil des Landes; doch iſt um Trau, noch nur ein ſchmaler Strich Landes nächſt dem Ufer gut angebaut. Man erzeuget hier jährlich über 10,000 Eimer Oel, und bei 40,000 Eimer guten Wein. Der zwiſchen der Stadt und der Inſel *Bua* befindliche ſchmale Kanal, iſt immer voll Schiffe, die hier nicht nur eine gute Fahrt, ſondern auch beſtändig einen ſehr geſicherten Aufenthaltsort in dem groſſen und bequemen Hafen von *Bua* finden.

Dennoch iſt eigentlich *Spalatro* der wichtigſte Handelsplatz dieſes Landes. Es kommen immer eine Menge Schiffe hieher, welche Eiſen, Kupfer, Leder, Faſstaufeln, und Reife, Fäſſer,

und andere hölzerne Gefäſſe, dann Wollen und leinerne Zeuge, Leinwanden, Tücher, Schifsſeile und Stricke, ferner allerlei Eſswaaren, als Getraide, Hülſenfrüchte, Knoblauch, und Zwibel, Sauerkraut und Mehlſpeiſen einführen; und dagegen den vortreflichen Wein dieſes Landes, beſonders für die Einwohner von Corfu, Cephalonien &c. dann Oel, und Wolle zur Rückladung abnehmen. Auch kommen viele innländiſche Schiffe von anderen Gegenden dieſer Küſte hieher, um ihren Produkten einen ſicheren Abſatz zu verſchaffen, oder die benöthigten und in Spalatro eingeführten fremden Waaren für ihre Gegenden mitzunehmen. Ein anderer Gegenſtand von groſſem Werth für dieſes Land iſt der Fiſchfang an den Küſten, womit ſich hier eine Menge Menſchen beſchäftigen; dann obſchon die Produkte dieſes Induſtrie-Zweiges ſelten zum Ausfuhrhandel dienen; ſo ſind ſie doch ein ergiebiges Hilfsmittel für die eigenen Bedürfniſſe der Landeseinwohner.

Noch ſüdlicher, und zwar ganz von Dalmazien durch das Gebiet von Taguſa getrennt, befindet ſich an der Fortſetzung dieſer Küſte der gleichfalls ehmals venezianiſche, jetzt öſtreichiſche Bezirk von *Catarro*, nach dem Hauptorte deſſelben genannt, der an dem Ende des gleichnahmigen tief in das Land hinreichenden Meerbuſen gelegen iſt. Die Einwohner dieſes kleinen Landſtriches verlegen ſich hauptſächlich auf die Schifahrt, und man zählte bei der Beſitznahme deſſelben: 325 Fahrzeuge aller Art, die ihnen gehörten. Der Grund, daſs ſich die hieſigen Einwohner auf dieſem Nahrungszweig vorzüglich verlegen,

mag eben ſowohl die ſteinigte Beſchaffenheit und wenige Fruchtbarkeit des Bodens dieſes Ländchens, als ſeine Lage und geringe Ausdehnung ſeyn; alle drei Umſtände vereinigen ſich wenigſtens hier, einen Theil der Eingebohrnen zu nöthigen ihren Unterhalt auſſer den Gränzen ihres Vaterlandes zu ſuchen, und dieſes geſchah mit ſo gutem Erfolge, daſs ſie ſich ſeit langen ſchon als vortrefliche Seeleute bekannt gemacht, und deswegen gerne von den Kaufleuten bei ihren Verſchiffungen beſonders nach dieſer Küſte andern vorgezogen werden. Für die Ausfuhr der wenigen Produkte des Landes ſelbſt, die in Oel, Wein, etwas Käſe &c. beſtehen, reichet eine geringe Anzahl Schiffe zu, ſolche genügt aber auch vollkommen für die Einfuhr bei den wenigen Bedürfniſſen dieſer mäſſigen Menſchen; zudem werden ihnen die meiſten Befriedigungsmitteln für ſolche, zu Lande aus dem nahen *Monte-Negro* und aus *Bosnien* zugeführt. Aus erſteren erhält Cattaro Getraide, allerlei Jagd- und Fiſcherey-Produkte, und ſelbſt Oel, Käſe, u. d. gl. aus dem Letztern aber das benöthigte Schlachtvieh.

Dieſes wäre nun im Allgemeinen der Zuſtand des Handels der öſtreichiſchen Seeplätze am adriatiſchen Meere, welche im Ganzen zuſammen von beinahe 10,000, und wie einige Venezianer und Trieſtiner Kaufleute behaupten wollen, von mehr als 14,000 gröſſeren und kleineren Fahrzeugen jährlich beſucht werden, und von denen dermalen über 2000, öſtreichiſchen Unterthanen zugehören.

Dieſe letztern ſind theils in dem öſtreichiſchen Littorale ſelbſt erbaut worden, theils ſind

es vormals venezianiſchen Kaufleuten zuſtändige Schiffe, theils ſind ſie von Fremden erkauft worden. Im letztern Falle müſſen ſie nach der Hofverordnung von 1787 bei Straffe von 1000 fl. alſogleich in einem öſtreichiſchen Seehafen gebracht werden, wo der gewöhnliche *Bolo* darüber zu machen, aus welchen erhellen muſs, daſs erſtens der Eigenthümer, und die allenfälligen Mitintereſſenten, und zweitens wenigſtens die Hälfte des Schifsvolks, wirkliche öſtreichiſche Unterthanen ſind. Die Erfüllung dieſes Bedingniſſes kann jetzt um ſo wenigeren Schwierigkeiten unterworfen ſeyn, da Oeſtreich an ſeinen Küſtenbewohnern ein Volk hat, daſs von erſter Kindheit zur Seefahrt erzogen wird, und ſich faſt gänzlich derſelben widmet. Die *Uskoken* in Kroazien, dann die *Dulcignoten* und *Morlachen* in Dalmazien und Albanien, ſo wie die *Iſtrier* ſind wegen ihrer Geſchicklichkeit in der Schiffahrt berühmt, und beſonders die Erſtern waren einſt bekanntermaſſen furchtbare Seeleute; und ihre beſſere wiſſenſchaftliche Bildung, für welche die öſtreichiſche Regierung gewiſs Sorge tragen wird, wird auch ſicher in Kurzen ihre Brauchbarkeit zum Seedienſt, ſo wie ihren dabei erworbenen Ruhm noch vermehren helfen.

Seit dem Jahr 1786 ſegeln nun die öſtreichiſchen Kauffahrer, ſo wie die Kriegsſchiffe mit der weis und rothen Flagge mit dem Wappen; nachdem im gedachten Jahr die ſchwarz und gelbe kaiſerliche Flagge durch Hofdekret vom 12. März auſſer Gebrauch gekommen. Um dieſe Flagge, welche nach Gelegenheit auf das Vorder- oder Hintertheil des Schiffes zur Sicherheit auf-

gefteckt wird, führen zu dürfen; muſs eigends durch die Landesſtelle, um das hiezu ertheilt werdende Flaggenpatent angeſucht werden; wobei der Schiffeigenthümer erweiſen muſs: daſs er entweder in den öſtreichiſchen Erblanden gebohren, oder die Unterthans-Eigenſchaft, auf die in dem bürgerlichen Geſetzbuch vorgeſchriebene Weiſe, oder durch ein ausdrückliches Naturaliſirungs-Patent erhalten; in welchem letztern Fall aber derſelbe, um zur Führung der öſtreichiſchen Flagge berechtiget zu ſeyn, entweder in dieſen Erbſtaaten ohne alle auswärtige Verbindung eine Groſshandlung ganz aus eigenem Vermögen errichten, oder mit ſeiner Familie und Vermögen in die öſtreichiſchen Erblande einwandern, und ſich auſſerdem einer Kauzion von 5000 fl., hätte er aber keine Familie, einer Kauzion von 10,000 fl. unterziehen muſs.

Die Hofentſchlieſſung vom 26. May 1755, erlaubt denen Schiffen aus dem öſtreichiſchen Littorale zwar auch ohne Flaggenpatent und Skontrirung abzufahren; jedoch dürfen ſich ſolche Schiffe des allerhöchſten Schutzes, und der mit dieſer Flagge verbundenen Sicherheit und Freiheiten auf keine Art getröſten, und weder unterwegs noch ſonſt irgendwo, ſich der öſtreichiſchen Flagge bedienen.

Die öſtreichiſchen Kauffahrer ſind, wie es überall gewöhnlich, und ſo wie es ihre Beſtimmung erfordert, von ſehr verſchiedener Gröſſe. — Dennoch hat man ungleich mehr kleinere, als Schiffe gröſſerer Art. Man beſtimmt dieſe Gröſſe überhaupt im mittelländiſchen Meere nach Tonnen (Tonnellata) von 20 Centnern. Die gröſs-

ten Kauffahrer enthalten hier bei 520 Tonnen, und die kleinſten ungefähr 44, auch wohl manche nur 15. Die gröſsten Schiffe ſind gemeiniglich ſo gebaut, daſs ſie einiges Geſchütz führen; man nennt ſie hier *Brigantinen:* ſie haben zwey Maſten mit allen 3 Segeln, und einen Bugspriet oder Vorderſegel. Mit dieſen von gleicher Gröſſe iſt die *Checchia*, deren Bauart faſt wie bei einer Brik iſt; eben ſo hat ſie auch mit dieſer die doppelt überſetzte zweymaſtige Takelaſche und den zugetakelten Fokmaſt und Bugspriet gemein, und iſt übrigens ein eigenes Nazionalfahrzeug, da es an dieſem Meere nur zu Trieſt und Fiume gewöhnlich gebaut wird. Derſelben folgt die *Polacca* (Polaker) in Anſehung ihrer Gröſſe zunächſt. Sie haben 2 auch 3 hohe Maſten aus einem Stück, mit Unter- und Bramſegeln und Stagſegel auf dem Bugſpriet, und ſind von verſchiedener Gröſſe, ſo daſs ſie von 150 bis 300 Tonnen enthalten. In dieſer Rückſicht gleichen ihnen auch die *Tartanen*; ihr Vordertheil läuft ſehr ſpitzig hinaus, übrigens haben ſie 2, auch 3 Maſten, wovon die beiden vordern Pfahlmaſten mit breiten Rahſegeln zu ſeyn pflegen, ſie ſind gewöhnlich auch zum Rudern eingerichtet. Die *Pinke* (Pinco) enthält 100 bis 150 Tonnen, hat 3 Maſten, darunter die vordern Pfahlmaſten ſind, und einen Bugſpriet. Am groſſen Maſt führen ſie 3 Rahſegel, am etwas vorwärts liegenden Fokmaſt aber ein Ruthenſegel. — Zu den kleineren Fahrzeugen gehören folgende: *Pieligo*, *Piparo*, *Trabaccollo*, *Tartanone*, *Martiga*, *Tartanella* und *Brazzera*. Sie enthalten höchſtens 100, aber auch wohl nur 20, 15, manche Brazzera ſogar nur 10 Tonnen, und

unterſcheiden ſich im Bau, und in Anſehung ihrer Takelaſche, wie die vorigen von einander. Die allerkleinſten Fahrzeuge oder Boote haben hier die Namen *Peota* und *Chaicho*, und werden nur in den Häfen zum Aus- und Einladen der Schiffe u. d. gl. gebraucht.

Warum an den öſtreichiſchen Seeküſten übrigens mehr kleine als gröſſere Fahrzeuge zum Handel gebraucht werden, iſt leicht einzuſehen: die Landzufuhr zu den Häfen an dieſem Meere iſt zum Theil beſchwerlich, und geht immer langſam von ſtatten; kleine Fahrzeuge haben daher den Vortheil, daſs ſie ihre Ladung geſchwinder erhalten, und ſich an einem Orte nicht lange verweilen dürfen, eben dieſes begünſtiget ſie auch bei an Mannbringung ihrer Ladung, und erhalten ſie zudem keine Rückfracht, wo ſie ihre Ladung abgeſetzt, ſo ſuchen und erhalten ſie doch leicht ſolche, in anderen überall nicht weit entfernten Häfen an dieſem Meere.

Mit allen dieſen vereinigte ſich noch die ſtarke Konkurrenz von Kaufleuten verſchiedener Nazionen, die einander ihren Handel auf alle nur mögliche Art zu verderben ſuchten, und mithin auch bei der Schiffsbefrachtung einander entgegen handelten; ſo daſs viele gröſſere Schiffe zu viel an Zeit und Unkoſten verlohren haben würden, als daſs ſie dafür Hofnung gehabt hätten, durch den Frachtlohn hinlänglich entſchädiget zu werden. Nach der Beſitznahme von dem gröſsten Theil des vormals venezianiſchen Staats, werden ſich nun zum Theil dieſe Verhältniſſe, und mit ſolchen in friedlicheren Zeiten auch wahr-

ſcheinlich die öſtreichiſche Seeſchiffahrt zu ihrem Vortheile ändern. —

Was die Bemannung der Schiffe betrift, ſo iſt ſie eben ſo verſchieden als ihre Gröſſe, obſchon ſie im Verhältniſſe der zunehmenden Gröſſe des Schiffes abnimmt, weil auf kleinen Schiffen zu manchem Geſchäfte ein Mann eigends beſtellt ſeyn muſs, wozu er doch ſeine ganze Kraft nicht braucht, und eben dieſes Geſchäft, auch auf einem gröſſeren Schiff allein beſorgen könnte. Ein mittleres Schiff von beiläufig 250 bis 280 Tonnen, welches 65 Schuh lang, 14 Schuh hoch, und 23 breit iſt, und bei ganzer Ladung 10 bis 11 Schuh tiefes Waſſer braucht, pflegt hier und im mittelländiſchen Meere mit 14 bis 15 Mann beſetzt zu werden: nemlich 1 Kapitain, 1 Schiffſchreiber, 1 Steuermann, 6 geübten und 4 minderen Matroſen, 1 Camaroto oder Zimmerjung, und 1 Mozo, oder Schiffsbuben. Der Gehalt dieſer Leute iſt auf einem ſolchen Schiff für den Kapitain 30, 36 auch bis 40 Gulden monatlich; für den Schreiber und Steuermann 15, 20, bis 24 fl., für einen geübten Matroſen 9, 10, bis 12 fl., für einen minderen 7, 8, bis 9 fl, für den Zimmerjung 5, bis 6 fl., und für den Schiffsbuben 3 bis 4 fl. Auſſerdem haben ſie die Koſt, entweder im Geld oder in Natura. — Im erſtem Fall hat man jedem Mann 18 bis 21 Soldi täglich, dem Kapitain das doppelte, und eben ſo viel für die Beleuchtung bezahlt. — Gegenwärtig verlangen aber die Matroſen 24 bis 26, auch wohl 30 Soldi täglich, oder die Koſt in Natura, welche ihnen in dieſem Falle der Kapitain verſchafft, und mit dem Schiffsſchreiber verrechnet.

Auſſerdem hat gewöhnlich der Kapitain von dem mit dem Schiffe verdienten Frachtlohn, einen Antheil von 3 bis 5 von Hundert, welcher *Capa* genannt wird. — Er hat nebenbey ſeine *Portata* oder *Bagotiglia*, nemlich einen Antheil, oder das Zimmer welches er bewohnt; gleichwie auch die übrige Mannſchaft die Erlaubniſs hat, für ihre *Bagotiglia* ſo viel mitzunehmen, als unter ihrem Bette Platz findet; jedoch dürfen ſie darunter keine Waaren haben, welche das Schiff ſelbſt zur Ladung hat.

Dieſes pflegt jedoch nur die Bemannung und der Schiffslohn jener Kauffahrer gedachter Gröſſe zu ſeyn, deren Beſtimmungsort im mittelländiſchen Meere, und nicht auſſer der Straſſe von Gibraltar gelegen iſt; dann im letztern Falle pflegt ſowohl das Schiff mit ein paar Mann ſtärker beſetzt zu werden, als auch der Gehalt der Mannſchaft etwas erhöht zu ſeyn, und der Kapitain erhält die doppelte *Capa*.

Man lobt die in dem öſtreichiſchen Littorale erbaute Schiffe, vorzüglich diejenige kleinerer Art, die für dieſe Küſte beſonders geeignet ſind; und doch haben ſie meiſtens Leute gebaut, welche den Schiffbau weniger wiſſenſchaftlich als aus Erfahrung verſtehen. An den gröſſern tadelt man zwar noch: daſs ihre Einrichtung für Kauffahrer eine zu ſtarke Bemannung erfordert, und daſs ſie ſich etwas ſchwer regieren laſſen; kann man aber bey ſo vielen anderen vorhandenen, die öſtreichiſche Seeſchiffahrt begünſtigenden Umſtänden, nicht mit der gröſsten Wahrſcheinlichkeit den baldigſten Verbeſſerungen auch in dieſer Rückſicht entgegenſehen? und muſs man nicht mit

Grund von der weiſen Vorſorge der Regier[illegible] für dieſen dermalen äuſſerſt wichtigen Induſtrie-Zweig erwarten, daſs ſie mit Benützung des Raths der geſchickteſten Männer in dieſem Fache, die beſtimmteſten und zweckmäſsigſten Verfügungen treffen werde, dem Schiffbau allen jenen Vortheil zu verſchaffen, den er allhier ſo leicht zu erhalten im Stande iſt.

Ueberhaupt hat Oeſtreich die günſtigſte Anlage in Kurzem eine bedeutende Seemacht zu haben; nemlich erſterwähntermaſſen: hat es einen Ueberfluſs der nothwendigſten Erforderniſſe zum Schiffbau unweit ſeiner Küſten; dann den gröſsten Theil derſelben umgeben die dichteſten Gehölze, die den reichſten Vorrath von allen Gattungen zum Schiffbau tauglicher Holzarten enthalten; auch eine groſſe Menge Eiſen. Kupfer, Hanf, und Harze werden in geringer Entfernung erzeugt, oder können leicht bis zu den Schiffswerften an den Küſten gebracht werden. — Zweitens hat Oeſtreich eine hinlängliche Menge, wenn auch nicht wiſſenſchaftlich gebildeter, doch mit der beſten natürlichen Anlage zur Schiffahrt begabter und geübter Seeleute, welche wegen ihres zum Theil wenig fruchtbaren Landesſtriches genöthiget ſeyn würden, wenn ihnen die eigene Schiffahrt nicht den benöthigten Unterhalt verſchafte, ſolchen bey dieſem Geſchäfte in andern Ländern zu verdienen. — Drittens: beſitzt es eine ungeheure Menge ſolcher Produkte, die in beinahe allen Ländern gute gangbare, ſelbſt nothwendige Waaren ſind, und wenn durch Herſtellung bequemer Waſſerſtraſſen, die Zufuhr derſelben zu den Seeplätzen erleichtert ſeyn wird, ei-

ne beträchtliche Anzahl Schiffe, immerwährend beſchäftigen können. — Welche viertens auch faſt immer eine offene Aus- und Einfahrt, aus und in alle öſtreichiſche Seehäfen haben. Der Winter, in welchem bisweilen heftige Stürme herrſchen, iſt allda von kurzer Dauer, und die See niemals gefroren. Eben ſo iſt die See an der dalmatiſchen Küſte faſt immer gegen Stürme geſichert, und ungleich beſſer, als an den weſtlichen Küſten des adriatiſchen Meeres zu befahren; daher halten ſich auch die Schiffe, welche aus der Levante nach Venedig gehen, bis nach Iſtrien immer an dieſer Seeküſte; wie ſchon Antenor beim Homer dieſen Weg nahm. — Endlich fünftens: begünſtiget die Lage der öſtr. Staaten, faſt in dem Mittelpunkte von Europa, ihr Zuſammenhang mit den wichtigſten Handelsplätzen, und der Vorſprung, den ſie eben dieſer Lage wegen in Anſehung des höchſt vortheilhaften levantiniſchen Kommerzes haben, ihre Handlung, ſo wie ihre Schiffahrt vorzugsweiſe; und es iſt kein Zweifel, daſs Oeſtreich blos durch die Herſtellung einer leichten inländiſchen Gemeinſchaft, mittelſt zweckmäſsiger Verbindung ſeiner ſchiffbaren Flüſſe und durch Einführung eines ſeiner Lage und ſeinen Handelsverhältniſſen entſprechenden Mauthſyſtems, der Mittelpunkt der europäiſchen Handlung, und zwar viel dauerhafter werden könnte, als es Venedig und Antwerpen durch einige Zeit waren. — Es bedarf nur des mächtigen Willens, des beſten Herrſchers eines ſo guten Volkes; ſo wird Oeſtreich bald durch ſeine ausgebreitete Handlung und Schiffahrt, jenen Rang unter den handelnden Na-

zionen einnehmen, den es schon wirklich wegen seiner Macht und Grösse unter den europäischen Staaten behauptet; und *Franz der II.* wird zugleich durch die Vervollkommung und Erweiterung der inländischen Schiffahrt, und durch die Beförderung einer leichten Gemeinschaft zwischen den verschiedenen Provinzen des Staats; mit der unendlichen Vermehrung ihres Handels, auch den Reichthum und Wohlstand seines Volks erheben, und durch das Glück seiner Unterthanen, die damit unzertrennlich verbundene Grösse, und das Glück seines für Oestreich so wohlthätigen Herrscherstammes verewigen.

VA1 1516114

C·402